

Réf. : PM/15019586

Lausanne, le 27 janvier 2016

**Procédure de consultation fédérale :  
Organisation de l'infrastructure ferroviaire (OBI)**

Madame la Conseillère fédérale,

Nous vous remercions de nous avoir consultés sur le projet relatif à l'organisation de l'infrastructure ferroviaire.

Vous trouvez en annexe notre réponse au questionnaire concernant la procédure de consultation susmentionnée et nous vous communiquons ci-après les points principaux de notre détermination.

**Préambule**

Globalement, nous nous rallions à l'objectif principal du présent projet, à savoir la réduction des risques de discrimination sur le réseau ferré.

En effet, la Suisse ayant signé avec l'Union européenne des accords portant sur les transports terrestres, nous sommes contraints d'aller dans cette direction. La création d'un établissement autonome de droit public, compétent dans l'attribution des sillons, répond aux critiques formulées par l'UE face au système actuel.

Toutefois, le message est passablement lacunaire concernant les incidences financières concrètes du projet. Il doit impérativement être complété avec une évaluation du personnel et des coûts supplémentaires qui résulteront de cette nouvelle organisation, de leurs conséquences pour les entreprises ainsi que pour les collectivités publiques qui les subventionnent. Des mesures d'économies et de rationalisation sont exigées des entreprises ferroviaires par la Confédération ainsi que par les cantons. Dès lors, il nous paraît difficilement acceptable que, simultanément, le développement de structures administratives nouvelles accroisse les charges des chemins de fer, sans valeur ajoutée correspondante.

## **Service d'attribution des sillons SAS**

Le réseau à voie normale doit être le seul périmètre retenu. Nous estimons que le projet de loi, notamment l'article 9d "tâches et compétences" doit être complété en précisant le champ d'application du réseau soumis à la compétence du SAS, tel que mentionné en page 15 du rapport explicatif. En d'autres termes, il faut ancrer dans la loi le périmètre concerné, incluant le réseau à voie normale, excluant les réseaux à voie étroite et métrique. Il convient également de préciser la compétence du Conseil fédéral dans la fixation de dérogations.

En ce qui concerne son financement prévu en partie par le fonds FIF, nous relevons que tout montant prélevé du FIF soustrait d'autant le montant à disposition pour la réalisation de projets d'infrastructures. Nous estimons que le budget ordinaire de la Confédération doit pouvoir assurer les frais de cette nouvelle entité.

Quant à l'encaissement de la redevance d'utilisation des sillons, nous ne sommes pas favorables à la solution proposée dans le projet. En effet, il faut éviter de créer de nouvelles charges administratives dans ce domaine alors que les entreprises gestionnaires d'infrastructures disposent déjà de structures administratives pouvant effectuer l'entier du processus de facturation.

## **Maîtrise de systèmes**

La concrétisation proposée des maîtrises de systèmes afin d'augmenter la transparence est suffisante. En revanche, les entreprises bénéficiaires des prestations doivent toujours pouvoir décider de leur mise en place en adéquation avec les moyens financiers dont elles disposent.

L'introduction de maîtrise de systèmes dans le domaine "Transports" permet d'accompagner les pratiques qui sont observées dans la branche et d'offrir un cadre favorable au développement de pratique devant théoriquement apporter des économies d'échelle.

En revanche, le projet de l'article 18a de la loi sur le transport de voyageurs doit être adapté afin de permettre la participation des cantons à la définition et à la commande de solutions de type « maîtrise de systèmes de la branche Transports » en tant que co-commanditaires de l'offre.

Il est important que les entreprises bénéficiaires des solutions supportent la part des coûts les concernant afin que les décisions de ces dernières puissent toujours être effectuées selon les principes de l'économie d'entreprise et que la réalité des coûts se concrétise dans les offres financières des entreprises faisant l'objet d'une indemnisation des commanditaires de l'offre. A ce titre, les cantons commanditaires doivent être consultés.

### **Droits de participation**

Nous relevons que les cantons ne sont pas mentionnés et que cette lacune doit être corrigée dans le texte de loi.

### **Droits des passagers**

Nous saluons l'extension des droits des passagers au trafic transfrontalier et estimons judicieux la différenciation des types de service telle que prévue dans le projet.

### **Conclusion**

Comme mentionné précédemment, à notre regret, le projet n'évoque pas clairement les conséquences en termes de coûts ou de personnel ni le rôle des cantons et nous estimons que le rapport doit être complété.

En revanche, c'est avec satisfaction que nous avons pris acte que l'élimination du risque de discrimination peut être garanti sans que la séparation des secteurs voyageurs et infrastructures ne soit nécessaire, sachant que le modèle de l'entreprise ferroviaire intégré fait le succès du réseau suisse.

En vous remerciant de l'attention portée à la présente, nous vous prions d'agréer, Madame la Conseillère fédérale, l'expression de notre considération très distinguée.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

LE PRESIDENT



Pierre-Yves Maillard

LE CHANCELIER



Vincent Grandjean

### **Annexe mentionnée**

#### **Copies**

- OAE
- DGMR